



# La mobilité des Girondins

## Comment s'effectuent nos déplacements quotidiens?

1

Les Girondins réalisent près de 4,7 millions de déplacements quotidiennement. La dernière vague d'enquêtes déplacements (Enquêtes Ménages Déplacements et Enquêtes Déplacements Grand Territoire) réalisée en 2009 permet d'en comprendre l'organisation. Ce document propose une synthèse des principaux chiffres et enseignements à retenir en matière de mobilité des habitants de la Gironde âgés de 11 ans et plus.

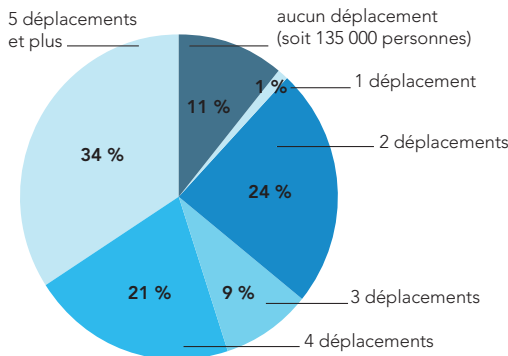
- À quelle fréquence se déplacent-ils ?
- Pour quels motifs ?
- En utilisant quels modes de transport ?
- Sur quelle distance et pour quelle durée ?
- Quels sont les grands flux de déplacements ?

Cette publication s'inscrit dans une série analysant les pratiques de déplacements des Girondins :

- Comment s'effectuent les déplacements quotidiens ? (n°1)
- Comment se déplace-t-on afin de réaliser des achats ? (n°2)
- Les déplacements domicile-travail : quelles pratiques quotidiennes ? (n°3)

## Près de 4 déplacements par personne et par jour soit 4,7 millions de déplacements<sup>1</sup> quotidiens

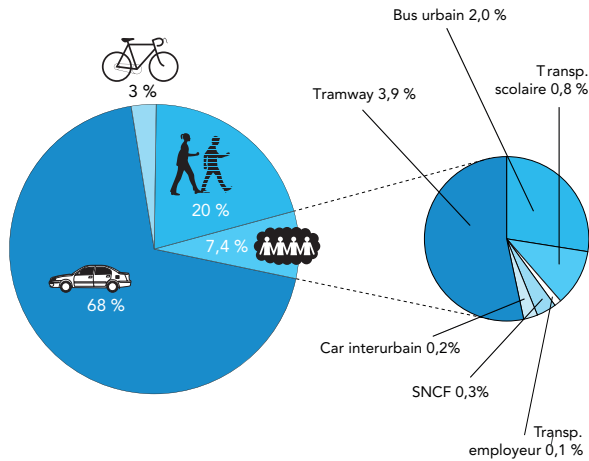
- Chaque Girondin réalise, en moyenne, 3,92 déplacements par jour. Au total, près de 4,7 millions de déplacements sont ainsi effectués chaque jour<sup>2</sup> en Gironde.
- Les habitants de l'agglomération hors Cub<sup>3</sup> sont les plus mobiles avec 4,09 déplacements par jour devant ceux de la Cub (3,93 déplacements) ou ceux qui résident hors agglomération (3,84 déplacements).
- Quel que soit le moment de la journée, 4 Girondins sur 10 sont présents à leur domicile.



### La répartition des habitants de la Gironde selon le nombre de déplacements quotidiens

## La voiture massivement utilisée...

- La voiture constitue le mode le plus utilisé quel que soit le motif du déplacement (à l'exception du motif « études »).



<sup>1</sup> Un déplacement est le mouvement d'une personne, effectué pour un certain motif, sur une voie publique, entre une origine et une destination à l'aide d'un ou plusieurs moyens de transport.

<sup>2</sup> Tous les chiffres ici cités caractérisent les déplacements effectués par les Girondins de onze ans et plus un jour «moyen et normal» de semaine.

<sup>3</sup> Voir carte des territoires en fin de document.

<sup>4</sup> Par déplacement réalisé en transports collectifs, il faut entendre les déplacements réalisés en transports collectifs urbains à savoir en tramway et en bus urbain, ainsi que ceux réalisés en car interurbain, en train, en transport scolaire ou en transport employeur.

## La voiture

- En Gironde, 7 déplacements sur 10 utilisent la voiture. Il s'agit donc, comme au plan national, du mode dominant.
- Elle assure ainsi quotidiennement 3,2 millions de déplacements.
- 85% des déplacements des habitants de l'agglomération hors Cub se font en voiture. Il s'agit du territoire en Gironde au sein duquel sa part est la plus forte.

## Les transports collectifs<sup>4</sup>

- Ils assurent 12 % des déplacements des résidents de la Cub (soit 250 000 déplacements).
- Ailleurs, leur utilisation est marginale.





## La marche

- Elle est un peu plus représentée sur la Cub (24 % du total des déplacements soit 560 000 déplacements) que sur le hors agglomération (19 %, soit 310 000 déplacements).
- Le territoire de l'agglomération hors Cub se distingue par une pratique de la marche particulièrement faible (moins de 10 % des déplacements des habitants du secteur sont réalisés à pied).

## Le vélo

- La pratique du vélo est peu développée en Gironde. Sa part modale s'établit autour de 3 % dans tous les territoires (et même au sein de la Cub) soit 141 000 déplacements quotidiens en Gironde.

## ... mais l'attractivité des autres modes progresse sur l'agglomération

Évolution des pratiques de déplacements sur l'agglomération entre 1998 et 2009		
	en volume	en part modale <sup>5</sup>
	+ 5 %	- 4 points
	+ 25 %	+ 1 point
	+ 23 %	+ 2 points
	+ 11 %	=

<sup>5</sup> Part modale : proportion de déplacements effectués en un mode de transport (transports collectifs, voiture, vélo, marche). La part modale et son évolution mesurent ainsi l'attractivité d'un mode. L'évolution des parts modales entre 1999 et 2009 n'est disponible que sur l'agglomération car les enquêtes n'ont été étendues à l'ensemble du département qu'en 2009.

## Les pratiques des habitants de l'hypercentre bordelais

Les habitants des quartiers intra-boulevards, avec une mobilité quotidienne comparable à celle de l'ensemble des Girondins (4 déplacements par jour et par personne), ont des pratiques de déplacement très spécifiques. En effet, la marche est le mode dominant et assure 45 % des déplacements et le vélo 8 %.

Le part modale des transports collectifs s'élève à 17 %. Dans ce contexte, la voiture est utilisée dans « seulement » 30 % des déplacements alors qu'elle est majoritaire partout ailleurs en Gironde.

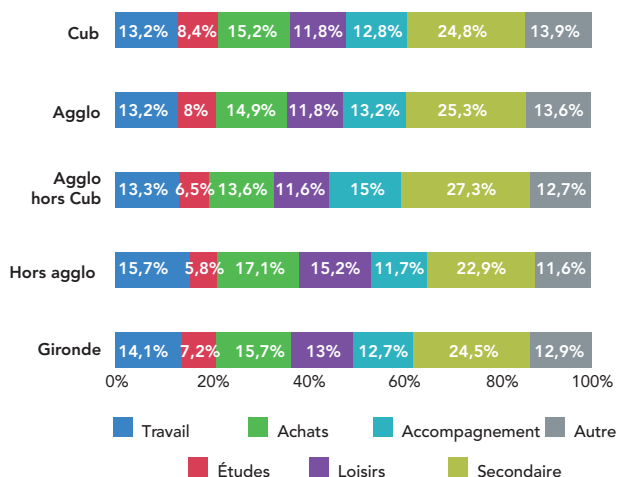
## La motorisation des Girondins

- 87 % des habitants de la Gironde (âgés de 18 ans et plus) sont titulaires du permis de conduire.
- 18 % des ménages de la Cub ne disposent pas de voiture alors qu'ils ne sont que 4 % dans l'agglomération hors Cub.
- 34 % des ménages de la Cub disposent d'au moins deux voitures contre 65 % dans l'agglomération hors Cub.
- Les ménages de la Gironde ont à disposition près de 850 000 véhicules particuliers soit un taux de motorisation de 1,41 voiture par ménage.
- L'agglomération hors Cub est le territoire « le plus motorisé du département » avec 1,8 voiture par ménage.

secteur de résidence	nombre de VP à disposition	nombre moyen de voitures par ménage	part des ménages ne disposant pas de voiture	part des ménages disposant d'au moins 2 voitures
Cub	392 661	1,22	18 %	34 %
Agglomération hors Cub	124 414	1,81	4 %	65 %
Agglomération	517 075	1,33	16 %	39 %
Gironde hors agglomération	330 725	1,56	9 %	53 %
Gironde	847 800	1,41	13 %	44 %

## L'absence de motif de déplacements dominant et l'importance des chaînes de déplacements

- Les déplacements « domicile-achats », « domicile-loisirs » et « domicile-accompagnement » représentent chacun grosso modo autant de déplacements que ceux entre le « domicile » et le « travail ».
- Les déplacements secondaires (c'est-à-dire ceux qui n'ont ni pour origine ni pour destination le domicile, par exemple un déplacement pour faire des achats depuis son lieu d'emploi ou un déplacement pour récupérer son enfant le soir après le travail) représentent un quart des déplacements réalisés chaque jour, ce qui en fait le « motif » de déplacements le plus important.
- Sur l'agglomération bordelaise, la part des déplacements secondaires a augmenté de 5 points entre 1998 et 2009, de 20 à 25 %, leur nombre évoluant de 570 000 à 790 000. Dans le même temps, la part des déplacements domicile-travail diminuait de 17 à 13 %.
- La moitié des déplacements s'enchaîne avec une pause inférieure à 30 minutes. Ce peut être par exemple « déposer » un enfant avant de se rendre au travail.
- Ainsi, si l'on intègre aux déplacements domicile-travail directs les déplacements qui s'effectuent en plusieurs temps (par exemple, un premier déplacement domicile-autre motif et un second déplacement à destination du travail sans que l'arrêt n'excède 30 minutes), ce sont alors 21 % des déplacements qui appartiennent à des chaînes qui mettent en lien le domicile et le travail.



## La répartition des déplacements selon leur motif

## L'intermodalité, une pratique encore marginale

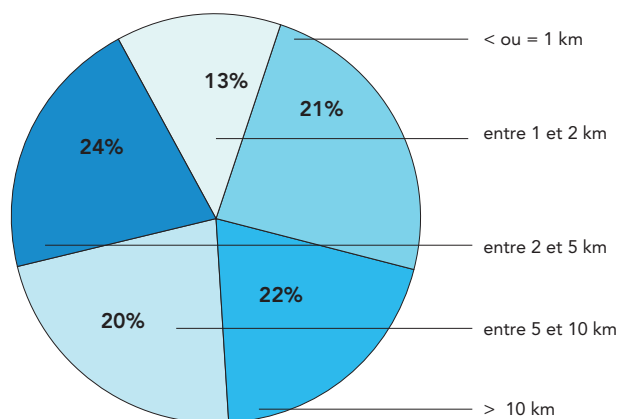
- Les déplacements intermodaux<sup>6</sup> :
  - représentent un peu plus de 140 000 déplacements soit 3 % du total des déplacements ;
  - concernent 7 % des personnes. Les ¾ sont réalisés par les habitants de la Cub.
- 52 % concernent les motifs de déplacements dits obligés (études et travail habituel). Le caractère contraint du déplacement semble justifier le recours à plusieurs modes.
- 50 % associent les modes de transports collectifs urbains : il s'agit de déplacements tramway-tramway, bus-tramway ou bus-bus.
- ¼ combinent modes motorisés individuels et transports collectifs urbains.
- 3 % seulement des déplacements intermodaux associent le vélo et les transports collectifs.
- L'intermodalité est plus marquée dans les secteurs les plus agglomérés ou les plus maillés en transports collectifs.

## Habiter en zone non agglomérée augmente les distances moyennes de déplacement

- La distance moyenne d'un déplacement (tous modes, tous motifs) d'un résident du département est de 7,7 kilomètres.
- Cette distance évolue significativement selon la zone de résidence : 5,2 kilomètres pour un habitant de la Cub ; 10,6 kilomètres pour une personne résidant hors agglomération.
- Les habitants des secteurs hors agglomération effectuent 25 % de déplacements de moins que ceux de la Cub mais ils font 53 % de kilomètres de plus.
- Au total, 32 millions de kilomètres sont effectués chaque jour par les habitants de la Gironde, dont 87 % en voiture particulière.

## L'accès au travail génère des déplacements aux distances plus longues

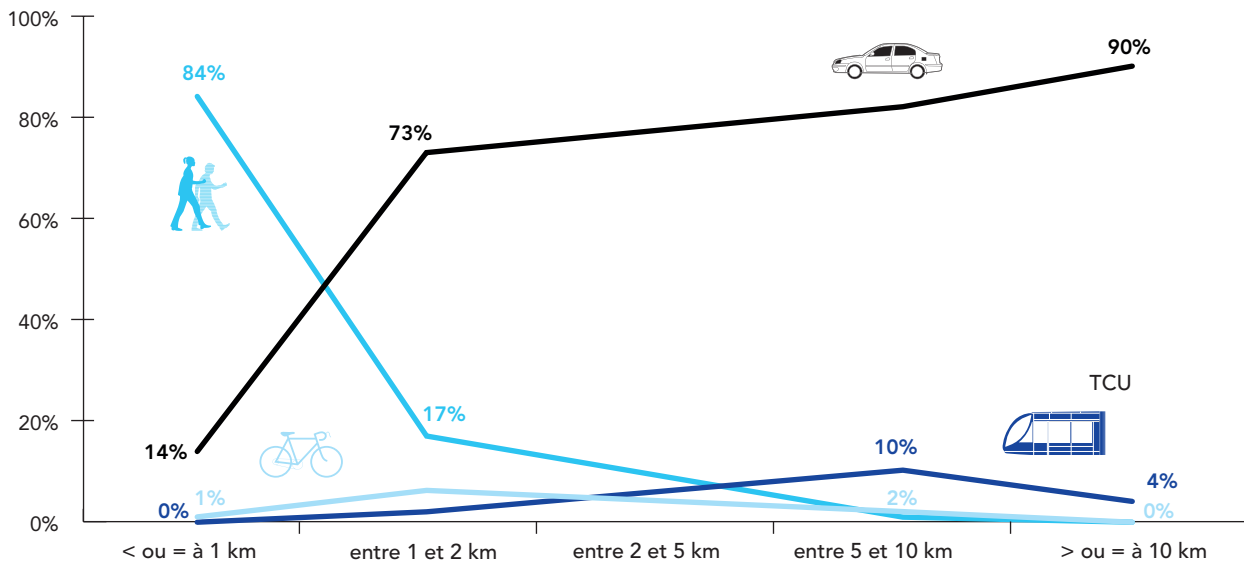
- Les distances de déplacements les plus importantes sont relevées pour le motif « travail » : 12,4 km en moyenne sur la Gironde (8,5 km pour les habitants de la Cub, 14 km pour les habitants de l'agglomération hors Cub et 16,1 km pour les personnes résidant hors agglomération).
- Les déplacements « domicile-travail » directs (14 % du volume total de déplacements) représentent près de 24 % des kilomètres parcourus quotidiennement par les Girondins.
- Les habitants de la Cub réalisent chaque jour près de la moitié du volume des déplacements « domicile-travail » mais seulement 32 % du total des kilomètres parcourus pour ce motif. Les personnes qui résident hors agglomération n'effectuent que 13 % du volume de ces déplacements mais 52 % des kilomètres parcourus pour ce motif.
- Les distances les plus courtes sont enregistrées sur les déplacements « d'accompagnement » (4,9 km en moyenne en Gironde) et d'« achats » (5,7 km).



La répartition des déplacements tous motifs selon leur longueur

<sup>6</sup> Déplacement intermodal : déplacement pour lequel plusieurs modes mécanisés sont utilisés. Les modes peuvent être identiques s'ils sont utilisés successivement. Par exemple, un déplacement tramway-tramway est considéré comme intermodal.

## Un recours massif à la voiture dès que la longueur du déplacement excède 1 km



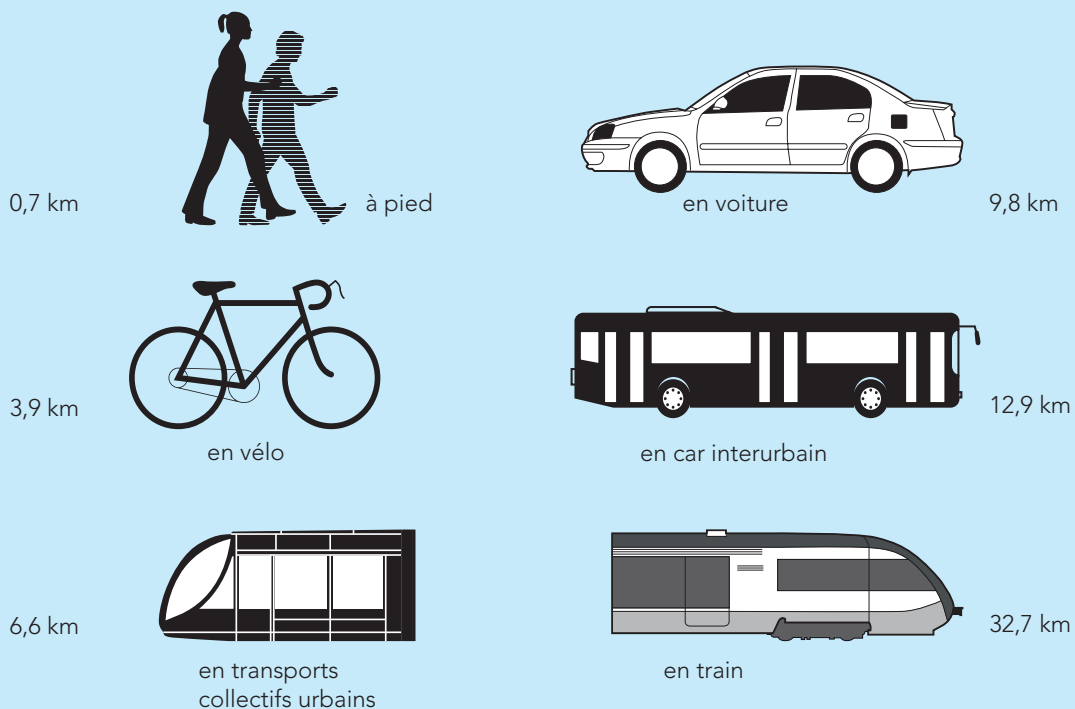
- 84 % des déplacements de moins d'un kilomètre sont réalisés à pied, 14 % en voiture.

- La voiture est utilisée pour 73 % des déplacements dont la distance est comprise entre 1 et 2 kilomètres. Il y a là des marges pour un report modal.

- Le vélo n'est utilisé que pour 6 % des déplacements de 1 à 5 kilomètres alors que la portée moyenne d'un déplacement à vélo est de 3,9 km.

- Le car interurbain assure surtout des déplacements de plus de 5 kilomètres (81 % des déplacements réalisés en car font en effet plus de 5 km) ; le train exclusivement des déplacements qui font plus de 10 kilomètres (99 % des déplacements effectués en train).

### La distance moyenne d'un déplacement d'un Girondin selon le mode



## Le secteur de résidence influence peu le temps moyen quotidien consacré aux déplacements

- Le temps moyen d'un déplacement d'un habitant de la Gironde est de 19 minutes.
- Chaque habitant du département consacre, chaque jour, 84 minutes à l'ensemble de ses déplacements<sup>7</sup>.
- Le temps moyen journalier consacré aux déplacements par Girondin est quasiment le même quel que soit son lieu de résidence. Pourtant, la distance moyenne parcourue sur une journée par un habitant de la Cub est deux fois moins importante que celle d'un Girondin hors Cub (20 km côté Cub pour environ 40 km sur le reste du territoire).  
Il faut ici y voir les effets conjugués sur le territoire de la Cub d'une plus grande mobilité individuelle, d'un recours plus important aux modes alternatifs à la voiture particulière et d'une plus grande congestion des réseaux. Les habitants des communes plus périphériques parcourent ainsi plus de kilomètres mais le font plus vite du fait d'un recours massif à la voiture et de la relative fluidité de leurs déplacements.

### La durée moyenne d'un déplacement d'un Girondin selon le mode



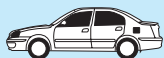
13 mn à pied

soit, au regard de la distance moyenne d'un déplacement à pied, une vitesse de 3,2 km/h



15 mn à vélo

vitesse moyenne de 15,6 km/h



19 mn en voiture

vitesse moyenne de 30,9 km/h

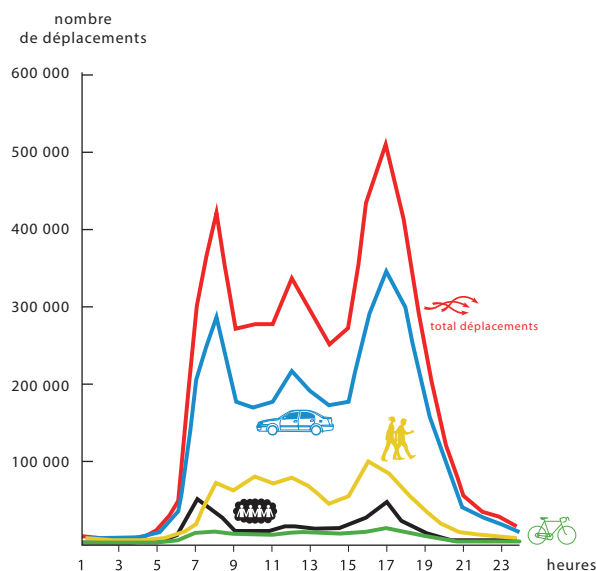


39 mn en transport collectif urbain

vitesse moyenne de 10,1 km/h

## Près de la moitié des déplacements est réalisée aux heures de pointe du matin et du soir

- Les déplacements tous modes sont marqués par trois périodes de pointe :
  - le matin, entre 7 h et 9 h : plus de 730 000 départs de déplacements, soit 16 % des déplacements ;
  - entre 12 h et 14 h : 630 000 départs de déplacements soit 13 % des déplacements ;
  - entre 16 h et 19 h, la plus forte et la plus étalée : près de 1,4 million de départs de déplacements soit 29 % du total des déplacements enregistrés sur la journée. Le maximum horaire est atteint entre 17 h et 18 h avec 515 000 départs de déplacements soit 11% des déplacements.
- 45 % des déplacements sont effectués sur les seules périodes du matin et du soir.
- Aux heures de pointe, où les volumes de déplacements sont les plus importants, il n'y a pas plus de 17 % de la population qui se déplace.
- Le nombre de déplacements reste à un niveau relativement élevé entre 7 h et 20 h (en ne descendant pas en deçà de 250 000 départs de déplacements par heure soit 5 % du total).

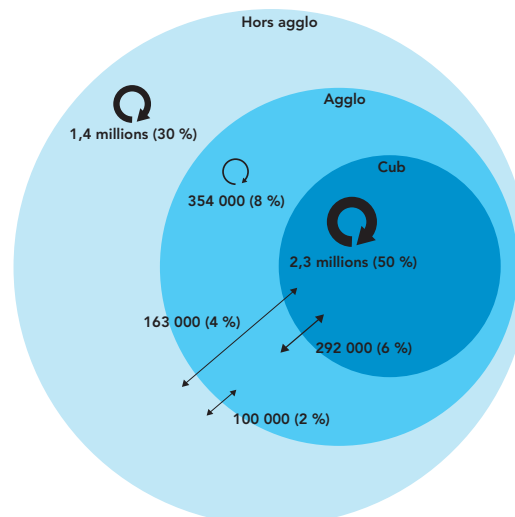


### La répartition horaire des déplacements selon le mode

<sup>7</sup> Le temps quotidien de déplacement est ici calculé sur la base des personnes qui se sont déplacées dans la journée. Ramené à la population totale, il est alors de 75 minutes.

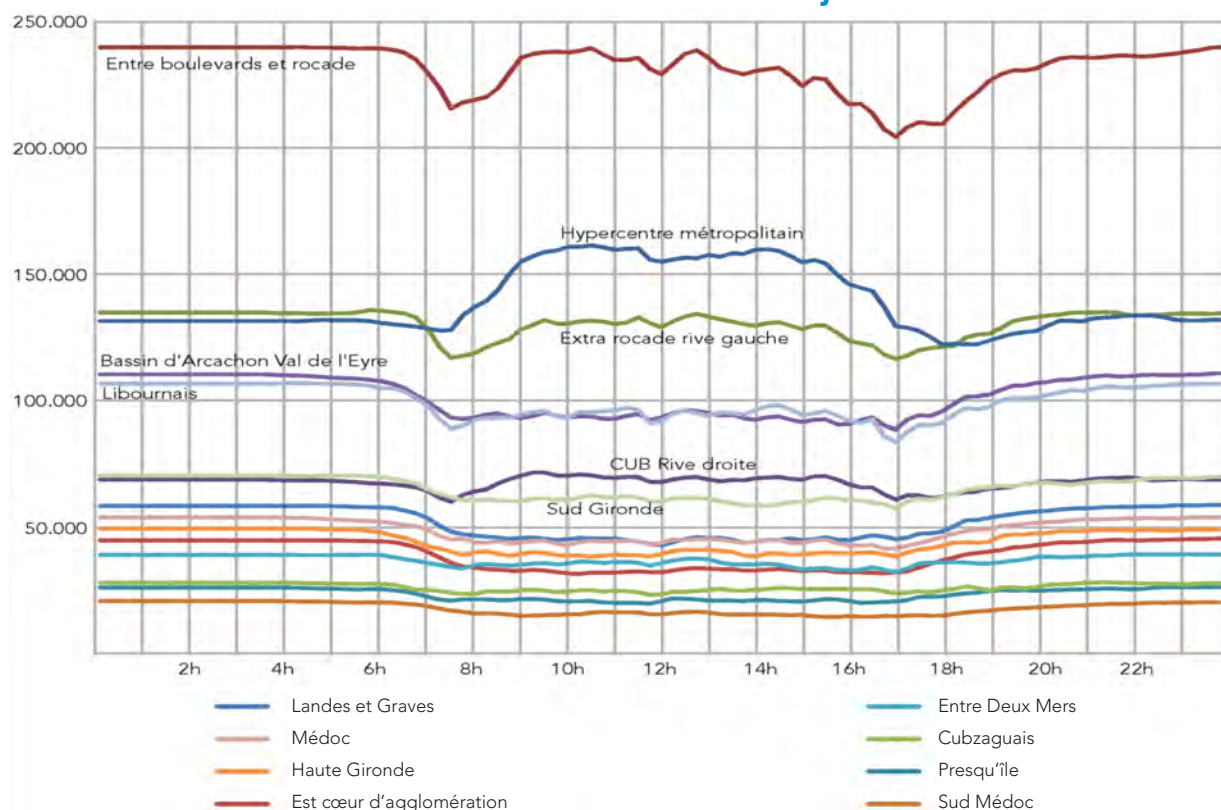
## Une relative concentration des flux de déplacements

- 50 % des déplacements effectués par les habitants de la Gironde se font au sein de la Cub, soit 2,3 millions de déplacements.
- 8 % des déplacements sont réalisés au sein de l'agglomération hors Cub, soit 354 000 déplacements.
- 30 % se font hors agglomération, soit 1,4 million de déplacements.
- 12 % sont des déplacements d'échanges entre ces différentes zones dont 6 % Cub-agglomération hors Cub (292 000 déplacements), 4 % Cub-hors agglomération (163 000 déplacements) et 2 % hors agglomération-agglomération hors Cub (100 000 déplacements).



La géographie des déplacements girondins

## Une attractivité différenciée des territoires en journée



### La localisation des Girondins selon l'heure de la journée

Nombre de personnes par secteur

Il est également possible de connaître le nombre de personnes présentes dans certains secteurs du département selon le moment de la journée. On peut ainsi considérer qu'entre minuit et 6 h du matin il s'agit, le plus souvent, de la population résidente et que hors de cette plage horaire les effets des déplacements quotidiens sont visibles, témoignant de l'attractivité de certains territoires.

Quatre types de zones sont identifiables :

- celles dont le nombre de personnes présentes dans la journée dépasse le volume de population résidente : il s'agit de la zone intra-boulevards de Bordeaux et, dans une moindre mesure, des communes de la rive droite au sein de la Cub ;
- celles qui voient une partie de leur population résidente partir le matin pour être « remplacée » par des personnes qui viennent travailler, étudier, faire des achats... : cela concerne tout l'extérieur de la rive gauche de la Cub au-delà des boulevards ;
- celles dont le volume de population présente tout au long de la journée varie faiblement : c'est le cas du Cubzaguais et du sud Médoc ;
- celles, enfin, dont la population présente la journée est moins importante que la population résidente, c'est-à-dire des secteurs qui voient une partie de leur population aller travailler, étudier, faire des achats... à l'extérieur : il s'agit en particulier du Libournais, du bassin d'Arcachon Val de l'Eyre ou des Landes et Graves.

## Ce qu'il faut retenir :

**Chaque jour, les Girondins réalisent près de 4,7 millions de déplacements.**

**La moitié de ces déplacements est concentrée sur le territoire de la Cub**, 30 % ont lieu à l'extérieur de l'agglomération. Les déplacements d'échanges (c'est-à-dire entre les différents grands territoires, par exemple entre la Cub et le reste de l'agglomération ou entre l'agglomération et les territoires hors agglomération) sont relativement faibles.

**La voiture est de loin le mode le plus utilisé** puisqu'elle assure 7 déplacements sur 10 mais l'attractivité des autres modes progresse. La part modale de la voiture a

diminué sur la dernière décennie alors que celle de tous les autres modes a augmenté. Pourtant, en dehors de la Cub, l'utilisation des transports collectifs reste faible et le vélo est encore globalement peu pratiqué.

**Les déplacements intermodaux demeurent peu nombreux** (140 000 par jour) et concernent majoritairement les habitants de la Cub.

Les motifs de déplacements sont variés et la moitié d'entre eux s'enchaîne (sans que la pause entre deux déplacements n'excède 30 minutes).

**Les personnes qui habitent au sein de la Cub effectuent des distances deux fois moins importantes pour des temps de déplacements globalement équivalents aux autres résidents du département.**

## Un mot sur les enquêtes déplacements

Il existe différentes méthodes d'enquêtes développées par le Certu (devenu « Direction technique Territoire et Ville » au sein du Cerema depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014) permettant une connaissance des déplacements d'une population et applicables selon la taille des agglomérations ou le type de territoire. Selon ces critères, le questionnaire est adapté aux enjeux et aux modalités de passation de l'enquête.

L'année 2009 a ainsi vu la réalisation :

- D'une Enquête Ménages Déplacements (EMD) sous maîtrise d'ouvrage de la communauté urbaine de Bordeaux (avec la participation du conseil général de la Gironde, de l'État, de la chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux) sur un territoire de 96 communes qui correspond à celui du Schéma directeur de l'agglomération bordelaise approuvé en 2001.
- D'une Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) sous maîtrise d'ouvrage du conseil général de la Gironde (avec la participation de l'État) sur les 446 autres communes du département.

Pour la première fois, la réalisation concomitante de ces deux enquêtes sur le département offre l'opportunité de disposer d'une connaissance fiable des pratiques de déplacements de l'ensemble de la population girondine de 11 ans et plus (population commune aux deux enquêtes).

### Sources :

Synthèse des pratiques de déplacements des habitants de la Gironde en 2009, a'urba, octobre 2011, 176 p.

### Pour aller plus loin :

- La mobilité étudiante, a'urba, septembre 2010, 28 p.
- La rocade et ses différents usages, a'urba, octobre 2011, 54 p.
- La mobilité liée aux achats dans l'agglomération bordelaise et dans l'ensemble de la Gironde, a'urba, octobre 2012, 61 p.
- Analyse des déplacements secondaires et des chaînes de déplacements, a'urba, octobre 2012, 66 p.
- Les déplacements entre le domicile et le travail en Gironde, a'urba, février 2013, 50 p.

Ces études sont téléchargeables sur le site de l'a-urba : [www.aurba.org](http://www.aurba.org)



- Cub
- Agglomération hors Cub
- + = Agglomération
- Hors Agglomération